COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Plan d'activités
2015-2016

Ontario

Message du président

En vertu de lois provinciales et fédérales, la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) a le pouvoir de contrôler l'accès à l'industrie du transport de passagers moyennant rétribution dans des véhicules de transport en commun sur le territoire de l'Ontario, ainsi qu'entre l'Ontario et d'autres territoires de compétence et de maintenir le développement ordonné de cette industrie.

La CTRO traite immédiatement toutes les demandes dès leur réception. La publication dans *La Gazette de l'Ontario* suit un calendrier précis qui comprend également le dépôt d'oppositions exprimées par toute partie intéressée ainsi que la réponse du demandeur. Il arrive parfois que des retards surviennent dans l'arrêt des dates d'audiences orales. Ces retards sont habituellement attribuables à des problèmes d'établissement de calendrier avec les parties et leurs témoins ou les avocats des parties. Il n'y a aucun arriéré dans le traitement des demandes ou la prise des décisions.

Les décisions sont rendues promptement et la Commission tente de prendre une décision dans les quatorze jours suivant la fin d'une audience écrite ou orale. À ce jour, pour l'exercice 2014-2015, la Commission a toujours atteint son objectif.

Les coûts de fonctionnement de la Commission sont réduits au minimum et celle-ci continue de mener ses activités avec du personnel administratif qui travaille surtout à temps partiel. L'article 24 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* habilite la Commission à déterminer, à sa discrétion, tous les coûts liés à une instance. La Commission doit facturer la totalité des coûts aux parties pour toute audience et enquête qui la précède. Les participants recouvrent la plupart des frais d'audience.

La Commission entend poursuivre l'atteinte de ses objectifs au cours du présent exercice et son plan pour 2015-2016 continue de cibler la satisfaction des parties intéressées.

Le président,
Gary Stanley

Aperçu des activités de l'organisme

La CTRO est un organisme quasi judiciaire indépendant du gouvernement de l'Ontario qui relève du ministre des Transports. Ses activités comprennent le contrôle de l'entrée sur le marché, l'attribution des permis et l'administration de l'ensemble des activités de mise en œuvre et de sanction d'ordre économique liées à l'industrie du transport par autobus interurbain pour compte d'autrui. La CTRO n'intervient pas dans l'application des mesures de sécurité.

En règle générale, toute personne fournissant des services de transport en commun pour compte d'autrui dans un véhicule de transport en commun doit respecter le régime de réglementation économique tel que décrit dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et adopté par la *Loi sur les transports routiers* du gouvernement fédéral. Le type et la taille du véhicule utilisé n'ont pas d'importance, à moins que le véhicule ne soit spécifiquement exempté. Les véhicules exemptés comprennent les voitures de chemin de fer électrique ou à vapeur ne circulant que sur des rails, les taxis, les véhicules de covoiturage, les véhicules automobiles exploités seulement dans les limites d'une municipalité locale et les véhicules dotés d'un mécanisme élévateur ou d'une rampe permettant aux passagers souffrant d'un handicap de monter à bord du véhicule.

La CTRO examine les demandes de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun en tenant compte des lignes directrices relatives aux besoins du public et à la commodité qu'a publiées le gouvernement de l'Ontario en 1978.

Les modifications apportées à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en 1996 (projet de loi 39) comprenaient un mécanisme de sanctions dans les cas où des compagnies d'autobus déposaient une plainte auprès de la CTRO au sujet d'autres compagnies d'autobus qui exerçaient illégalement leurs activités (soit sans permis ou à l'encontre de leur permis). La CTRO a été autorisée à examiner les plaintes grâce au processus d'audience et à prendre les mesures appropriées. Le projet de loi 39 a également donné à la Commission le pouvoir d'imposer les coûts de l'audience aux parties concernées.

En avril 2009, une autre modification a été apportée à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (projet de loi 118) afin de modifier la définition des véhicules de covoiturage qui continuent d'être exemptés aux termes de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Le paragraphe 4 (3) de l'article 3 précise qu'un véhicule de covoiturage peut servir à transporter 10 personnes au maximum, y compris le conducteur lors d'un déplacement entre leurs résidences, ou les lieux de travail ou l'établissement d'enseignement ou des lieux situés à proximité raisonnable des divers lieux de travail ou établissements d'enseignement de ces personnes.

La relation et les ententes relatives aux aspects opérationnels, à l'administration, aux finances et à la reddition de compte entre l'organisme et le ministère des Transports sont énoncées dans un protocole d'entente.

Mandat de l'organisme

L'organisme a pour mandat d'attribuer des permis et de veiller à la conformité au régime de réglementation économique. Ce régime contrôle l'accès à l'industrie du transport de passagers moyennant rétribution dans des véhicules de transport en commun à l'intérieur, à destination ou en provenance de l'Ontario ou en transit.

L'organisme a été créé en vertu de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapitre O.19, dans sa version modifiée. Les pouvoirs et l'autorité de l'organisme sont conférés par :

- la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapitre O.19, dans sa version modifiée;
- la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, chapitre P.54, dans sa version modifiée;
- la *Loi sur l'exercice des compétences légales*, L.R.O. 1990, chapitre S.22, dans sa version modifiée.

L'organisme siège également à titre de tribunal fédéral exerçant les pouvoirs et l'autorité que lui confère la *Loi sur les transports routiers*, L.R.C. 1985, chapitre 29 (3^{e} suppl.), dans sa version modifiée.

Orientation stratégique de l'organisme

En Ontario, l'industrie du transport par autocars interurbains est soumise aux contrôles de l'entrée sur le marché. La Commission accepte les demandes visant des services d'autocars interurbains et les évalue en fonction des besoins du public et de la commodité. Une personne dont la demande répond à des critères précis (besoins du public et commodité) obtient un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun.

L'industrie est également autoréglementée en ce qui a trait aux procédures disciplinaires, lorsqu'une personne exerce ses activités sans permis d'exploitation de véhicules de transport en commun ou au-delà des conditions de son permis d'exploitation de véhicules de transport en commun. Au cours d'une année, la Commission doit rendre des décisions sur un certain nombre de demandes présentées par les membres de l'industrie. Ces demandes sont remplies conformément aux articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, qui accordent à la Commission les pouvoirs nécessaires pour qu'elle puisse examiner et sanctionner les présumées activités illégales. Dans de nombreux cas, les transporteurs qui faisaient l'objet d'audiences et qui ont été reconnus coupables d'exploitation illégale, ont par la suite fait une demande, obtenu le permis d'exploitation requis et font maintenant partie de l'industrie légalement autorisée.

La sécurité relative au transport par autobus de transport en commun en Ontario relève directement du ministère des Transports. Toutefois, la Commission, dans le cadre des exigences

de la Loi, s'assure également qu'une couverture d'assurance suffisante est en vigueur avant de délivrer un permis. La Commission continue de desservir autant l'industrie réglementée que le public dans l'exercice de son mandat visant à s'assurer que l'industrie exerce ses activités de façon légale.

La Commission continuera de respecter son objectif de rendre promptement la plupart de ses décisions. De plus, tous les efforts sont mis en œuvre pour assurer que les coûts sont réduits au minimum pour les participants.

Analyse du contexte

Le gouvernement de l'Ontario continue d'appuyer la réglementation économique de l'industrie des véhicules de transport en commun et des autocars interurbains.

La CTRO avait précédemment suggéré au gouvernement de procéder à la refonte des dispositions relatives à l'assurance des véhicules de transport en commun en vigueur et de lui accorder le pouvoir accru de suspendre ou de révoquer les permis d'exploitants qui omettent de se conformer aux dispositions relatives aux assurances de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. La CTRO reconnaît que les possibilités d'entreprendre des changements législatifs sont limitées, et continue de surveiller et d'examiner la conformité des compagnies d'assurance à ces dispositions.

Les permis peuvent être délivrés aux personnes et aux entreprises. Cette communication avec les titulaires de permis a donné lieu à des réponses indiquant que bon nombre d'entre eux sont décédés ou ne sont plus en affaires. Ces permis sont maintenant considérés comme inactifs et les dossiers des titulaires de permis ont été retirés des dossiers actifs. Même si ces dossiers ne sont plus actifs, la Commission n'a pas le pouvoir d'annuler ces permis en vertu de la loi actuelle.

Dans une lettre au ministère des Transports datée du 25 septembre 2014, le premier ministre précise que l'une des priorités spécifiques du ministère est d'« examiner l'utilisation optimale des modes de transport dans la province. Vous formulerez des recommandations sur la modernisation et la réglementation appropriée du transport interurbain par autobus pour assurer qu'il demeure une option de transport attrayante et abordable pour les Ontariennes et les Ontariens ».

La CTRO a le plaisir de fournir des recommandations et de l'assistance pendant que le gouvernement poursuit l'examen du cadre de réglementation économique.

Conformément aux recommandations de la Commission de la réforme des services publics de l'Ontario (Commission Drummond), le gouvernement passe actuellement en revue les répercussions du transfert de la CTRO aux Tribunaux de la sécurité, des appels en matière de permis et des normes Ontario (Tribunaux SPANO).

Initiatives auxquelles participent des tiers

La CTRO est un organisme de réglementation et d'arbitrage responsable de la réglementation économique de l'industrie du transport par autobus interurbains. Ses décisions ont des répercussions directes sur la façon dont les compagnies d'autobus mènent leurs activités quotidiennes. Il n'est donc pas approprié que la CTRO participe à des initiatives avec des tiers étant donné que la nature quasi judiciaire et indépendante des activités de l'organisme pourrait être compromise.

Ressources essentielles de l'organisme

Répercussions financières

Bien que l'objet de la loi sur la CTRO soit l'autofinancement de l'organisme, les revenus de ce dernier ne compensent pas entièrement ses dépenses. Ainsi, le ministère des Transports doit financer la CTRO. En 2014-2015, le ministère a accordé un financement de 465 000 $ à la CTRO. Les revenus compensent ce montant ainsi que le recouvrement de certaines dépenses de parties aux instances.

Au cours de l'exercice 2013-2014, la CTRO a généré des revenus annuels provenant des droits de délivrance de permis et du recouvrement des dépenses liées aux audiences d'environ 76 385 $. Ces revenus sont déposés directement auprès du Trésor et compensent en partie le financement requis. Le rapport annuel de 2013 de la Commission indique une récupération de 71 012 $. (Remarque : L'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario* exige que la CTRO publie son rapport annuel selon l'année civile. Ainsi, les revenus déclarés selon l'exercice du gouvernement provincial dans le présent plan d'activités diffèrent de ceux déclarés dans le rapport annuel.)

L'allocation de base du ministère pour le financement de la CTRO a été éliminée en 1996-1997 par l'adoption du projet de loi 39 et la création de l'organisme autofinancé. À cette époque, on prévoyait également que la Commission perdrait de son utilité à la hauteur de la déréglementation qui devait survenir le 1er janvier 1998. Le gouvernement avait toutefois décidé de ne pas poursuivre la déréglementation qui avait été à l'origine prévue, car il craignait qu'une déréglementation sans déréglementation au niveau national puisse créer des règles du jeu inéquitables pour les compagnies d'autobus de l'Ontario. Par conséquent, la CTRO continue d'administrer la réglementation économique du secteur des autobus interurbains.

Tableau financier pluriannuel*
(Milliers $, sauf les retombées sur les ETP)

		2013-2014 Chiffres réels	2014-2015 Affectation	2015-2016** Prévisions	2016-2017** Prévisions
Dépenses	Salaires et traitements	418,0 $	400,0 $	410,0 $	410,0 $
	Frais de déplacement et de communications	10,0	20,0	20,0	20,0
	Fournitures et matériel	25,0	45,0	40,0	40,0
	Total	453,0	465,0	470,0	470,0
Revenus		76,0	70,0	70,0	70,0
ETP		3,8	3,8	3,8	3,8

*L'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario* exige que la CTRO publie son rapport annuel selon l'année civile. Les dépenses réelles déclarées selon l'exercice du gouvernement provincial dans le présent plan d'activités diffèrent de celles déclarées dans le rapport annuel.

** À déterminer dans le cadre de nos processus liés à la planification axée sur les résultats de cette année.

Dans le cadre du plan d'activités 2014-2015, le ministère des Transports a établi à 465 000 $ le financement de la CTRO. Les revenus, même s'ils compensent en partie les activités de la CTRO, sont déposés directement auprès du Trésor. Les résultats nets de la CTRO sont habituellement inférieurs à l'affectation des fonds approuvés reçus du ministère.

L'augmentation des salaires et traitements résulte des augmentations contractuelles en vertu des conventions collectives pertinentes. Les frais de déplacement sont fondés sur le nombre d'audiences et d'enquêtes à l'extérieur de la ville qui sont imprévisibles d'une année à une autre parce qu'elles reposent sur les demandes et les plaintes déposées par nos intervenants. Les autres dépenses reposent sur les chiffres réels de l'exercice en cours. Les revenus, qui reposent également sur les demandes et les plaintes, sont également imprévisibles et par conséquent, restent constants en fonction des chiffres réels à ce jour de cet exercice.

Répercussions sur les ressources humaines

Le personnel de l'organisme comprend quatre personnes (2,8 ETP) nommées en vertu de la *Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario* qui bénéficient de tous les droits et avantages conférés par la *Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario*, et les conventions collectives pertinentes. L'organisme, dans ses relations avec le personnel nommé en vertu de la *Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario* est assujetti aux directives et lignes directrices du Conseil de gestion.

L'organisme est également régi par :

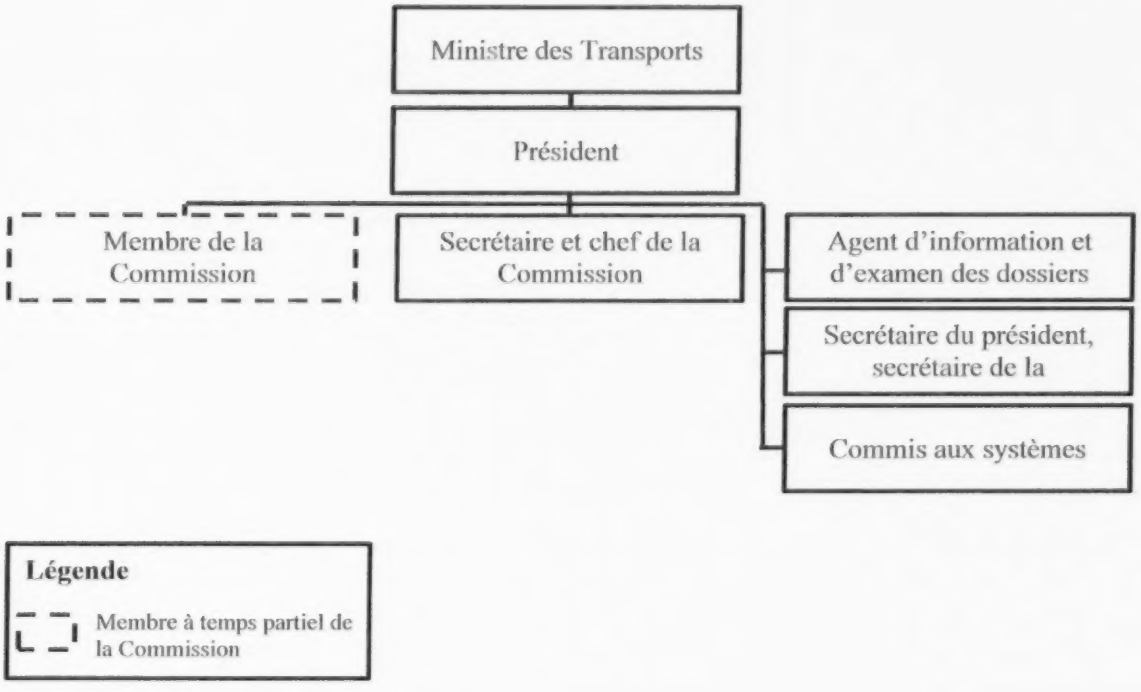
(i) les politiques de la Commission de la fonction publique;
(ii) les politiques en matière de ressources humaines du ministère;
(iii) les politiques et méthodes administratives et financières du ministère;
(iv) les dispositions des conventions collectives applicables;
(v) les lois et règlements applicables;
(vi) toutes les autres lois, directives, lignes directrices et politiques ou tous les autres règlements applicables.

Le président de l'organisme (1 ETP) et un membre sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, conformément au paragraphe 2(2) de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*. Les membres du conseil d'administration sont les suivants :

Gary Stanley, président (décret 106/2013, son mandat actuel expire le 9 juillet 2016);
Gilles Morin, membre (décret 1680/2012, son mandat actuel expire le 15 novembre 2016).

Les postes de président et de secrétaire/chef sont des postes à temps plein, alors que le membre et les trois membres du personnel administratif occupent des postes à temps partiel. Comme le membre à temps partiel est nommé par décret et reçoit une indemnité quotidienne, ce poste n'est pas inclus dans le nombre total des ETP.

Organigramme de la CTRO



Mesures du rendement et objectifs

Résultat	Mesures du rendement	Normes/ objectifs	2014-2015 Engagements	2014-2015 Réalisations	2015-2016 Engagements
Efficacité du service à la clientèle relativement aux demandes et aux examens	Délai pour rendre des décisions une fois l'audience orale ou écrite terminée	Décisions à rendre dans les 14 jours suivant la fin de l'audience orale ou écrite	Les décisions seront rendues dans les 14 jours suivant la fin de l'audience	À ce jour, toutes les décisions ont été rendues dans les 14 jours suivant la fin de l'audience	Les décisions seront rendues dans les 14 jours suivant la fin de l'audience
Offrir au public un service de la plus haute qualité et traiter efficacement les plaintes émanant du public	Délai de traitement adéquat des plaintes du public concernant la qualité des services reçus	Réponse à donner dans les 20 jours ouvrables suivant la réception de la plainte	Réponse à donner dans les 20 jours ouvrables suivant la réception de la plainte	Aucune plainte reçue de la part du public	Les plaintes du public seront traitées dans les 20 jours suivant leur réception
Offrir au public un service de la plus haute qualité et traiter efficacement en temps opportun les demandes du public	Délai de traitement des demandes du public	Réponse à donner dans les deux jours suivant la réception de la demande	Réponse à donner dans les deux jours suivant la réception de la demande	Toutes les demandes générales ont été traitées dans les deux jours	Réponse à donner dans les deux jours suivant la réception de la demande

Analyse de l'évaluation des risques

Conformément aux exigences de la directive sur l'établissement et l'obligation de rendre compte des organismes, la CTRO continue d'examiner l'évaluation exhaustive des risques élaborée au cours de l'exercice 2011-2012 dans le but de cerner des risques nouveaux ou émergents ainsi que les stratégies d'atténuation des risques connexes. Au cours de l'exercice 2015-2016, la CTRO surveillera l'efficacité de ces stratégies d'atténuation et les peaufinera, au besoin. À l'heure actuelle, deux risques « modérés à élevés » ont été cernés. La probabilité que ces risques se concrétisent est limitée en raison des stratégies d'atténuation des risques en vigueur.

Risque	Niveau de risque	Stratégie d'atténuation
Transporteur utilisant un véhicule public sans permis ou non assuré	Modéré	• Mettre et maintenir à jour le site Web de la CTRO en ajoutant les renseignements récents sur les exigences en matière de permis et d'assurance en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun.* • Continuer de traiter en temps opportun les demandes sur les exigences en matière de permis et d'assurance en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*
Fausse représentation de la loi, des pratiques ou des procédures	Modéré à élevé	• S'assurer que tous les renseignements fournis sont exacts et opportuns. • Informer les intervenants et les autres parties. • Traiter de façon opportune les demandes. • Maintenir le site Web de la CTRO à jour pour veiller à ce que les renseignements récents soient disponibles.

La CTRO poursuivra ses efforts pour atténuer ces risques et fournir un service de qualité à ses intervenants et aux usagers de la route.